Volare:
15 anos alterando a história do transporte coletivo

Arquivo Marcopolo

Quando o primeiro Volare foi colocado nas ruas, em 1998, a empresa já visualizava um mercado de grande potencial para atender. Criou-se um veículo completo, chassi e carroceria integrados num único produto, e lhe foi concebida vida própria, criando também uma nova unidade de negócio da Marcopolo. Teve-se a percepção que no já conturbado tráfego urbano, o transporte coletivo ansiava por soluções de mobilidade, e lhes foram concebidas uma forma. O mercado conheceu o A6, um veículo de pequeno tamanho, fácil dirigibilidade, capaz de trafegar com velocidade operacional e economia, inclusive em vias de difícil acesso, e com a robustez, conforto, qualidade e segurança que só um ônibus oferecia até então. Em seguida, foi estruturada uma rede exclusiva e um pacote de serviços para atender o cliente antes, durante e depois da aquisição do veículo, porque a expertise da Marcopolo em transporte percebia a exata dimensão do impacto que o desempenho da frota gera nos negócios dos nossos clientes. Isto foi e tem sido o grande diferencial da companhia, porque é esta atitude que leva a empresa a criar não apenas veículos, mas soluções que potencializam a atuação do operador e conquistam a preferência do cliente final, em cada diferente segmento do transporte de passageiros. Foi assim que a Volare conquistou a liderança de mercado, ainda em 2003, ano em que as exportações da marca também se intensificaram. De lá para cá, a posição da empresa no ranking interno e o avanço na comercialização com o exterior se repetem a cada ano, sempre com maior representatividade. Trabalha-se para isso com afinco. O esforço de inovação, seja em design, motorização ou atendimento, é contínuo. Os veículos estão cada vez mais versáteis. A linha inclui modelos de diferentes tamanhos e possibilidade para inúmeras configurações internas, incluindo versões especiais como ambulância, consultório médico, bombeiro, cinema itinerante e tantas outras. Os sistemas de motorização e controle de emissões também evoluíram para maior precisão, gerando maior economia de combustível e contribuindo para a responsabilidade socioambiental. Incrementou-se ainda o atendimento, com a consolidação da Rede Exclusiva Volare, com pontos de venda distribuídos por todo o Brasil e em franca expansão pela América Latina, estando apoiados pelo novíssimo Centro de Operações Volare, em São Paulo, criado para servir como referência e centro de treinamento para a Rede. Com tudo isso, somado à perspectiva de uma nova unidade produtiva, no Espírito Santo, a Volare convida você a compartilhar da sua alegria pelos 15 anos de marca, pelos 50 mil veículos Volare que hoje circulam pelas vias do Brasil e do exterior e por todos aqueles que ainda virão ao mercado, por meio da excelência das pessoas em seu trabalho.

Ruben Antonio Bisi
Diretor Corporativo de Estratégia e Marketing Institucional

Volare 15 anos:

a solução que ganhou as ruas e estradas brasileiras

O veículo leve e ágil que nasceu em 1998 para melhorar o fluxo das linhas centrais do transporte coletivo urbano, hoje circula aos milhares, com configurações customizadas para atender necessidades específicas e proporcionar deslocamentos seguros e confortáveis a cada nicho de mercado. É a evolução de uma marca que, no Brasil, já virou sinônimo de excelência e desempenho.

Presente não só nas grandes cidades como nas localidades mais longínquas do país, a Volare, hoje conta com uma família de veículos composta pelos modelos W6, W7, W8, W9, DW9 e W-L, sendo que cada um deles pode ser configurado de acordo com o perfil do cliente e do segmento de transporte em que atua - urbano, escolar, turismo e fretamento. Mas nestes 15 anos, a família Volare foi se ampliando também pela incorporação de agregados importantes, como as versões especiais, que atuam como unidades de serviços móveis, a exemplo do Volare Ambulância, Volare Fire (bombeiros), Volare Business (escritório), Volare Visione (cinema itinerante), Volare 4x4, Volare Anjo Azul (oficina mecânica), entre outros. Parte do sucesso desta grande família se deve ao fato do Volare ter sido projetado para ser um veículo completo, com carroceria e chassi integrados, como os automóveis de passeio, e com processo de aquisição tão fácil quanto estes. Outra parte vem do atendimento que a marca presta ao cliente, estrategicamente arquitetado para oferecer rapidez, flexibilidade, praticidade e economia não só no processo de aquisição, como nos cuidados com a frota. A ideia de formar uma rede de vendas independente nasceu com o veículo, e um ano depois do primeiro Volare ter ido às ruas, ela já estava em curso. Em 2010, a rede sofreu uma reestruturação radical, dando ao atendimento um caráter tão exclusivo quanto a marca Volare, primeira e única montadora deste tipo de veículo das Américas.
Os novos padrões de atendimento englobaram novos pontos de venda, localizados em regiões estratégicas e vias de fácil acesso, instalações mais confortáveis, devidamente caracterizadas com elementos arquitetônicos específicos e logotipos da marca, como também o atendimento especializado e a disponibilidade de veículos e peças para pronta entrega, nos mesmos moldes do varejo automotivo. Trata-se de uma reestruturação que vai muito além do ponto de venda. A pronta entrega implica em maior agilidade e flexibilidade na produção, e a nova fábrica que vem por aí faz eco a esta estratégia. O atendimento especializado ganhou força com a recente inauguração do Centro de Operações Volare de São Paulo, uma estrutura de apoio aos concessionários, onde novos projetos, processos e práticas são testados antes de irem à rede, e com a sistematização das ações da Escola de Negócios Volare, voltada à formação das equipes que atuam junto aos concessionários e representantes da marca.

Nova campanha Volare destaca possibilidades de customização

O Volare multiaplicações que aparece na montagem gráfica dos novos anúncios da marca, sintetiza bem o propósito desta campanha institucional, que tem como mote "Transformando-se o tempo todo pra você". A montagem mostra como, ao longo destes 15 anos, a qualidade Volare foi se desdobrando em inúmeras possibilidades de customização, para atender as mais diversas aplicações e os diferentes nichos do mercado de transporte de passageiros, constituindo-se numa solução completa à mobilidade urbana. Seja qual for a sua necessidade, a solução é Volare.

Fábrica Volare - Caxias do Sul

Centro de Operações Volare - São Paulo

Do Brasil para o Mundo

Cinco anos depois de ter sido lançado, o Volare já liderava o mercado nacional, com 10 mil unidades nas ruas, e ensaiava suas primeiras exportações. Em 2004, além do Chile, os veículos da marca já estavam presentes também na Argentina, na República de Angola e na África do Sul. Hoje, eles se espalham de Norte ao Sul do Brasil, e estão em forte consolidação e expansão no exterior.

Transformando-se para transformar o cotidiano das pessoas

Somos uma empresa ainda jovem, mas estes 15 anos de história já nos ensinaram algo muito importante na vida: que o caminho para o sucesso não acontece em linha reta. A estrada que conduz à realização inclui deslocamentos fáceis, tranquilos e diretos, mas também curvas perigosas, retornos e paradas obrigatórias, ruelas estreitas, congestionamentos, solos lisos e pedregosos, além de algumas encruzilhadas. Aprendemos também que saber enfrentar estes trechos difíceis é fundamental para avançarmos em nossos propósitos, que eles requerem resistência, persistência, foco, mas também observação e flexibilidade, sem os quais não conseguimos reconhecer o terreno a ser vencido, tampouco criar e aplicar a solução adequada. Nestes trechos, fortalecemos nossas habilidades e desenvolvemos as competências necessárias para cumprir o desafio imposto pela nossa marca: Volare. Voar rumo ao sucesso, criando soluções que facilitem o voo de nossos clientes e das pessoas que diariamente se deslocam nas cidades e no campo em busca da realização de seus sonhos. Continue com a gente. Com Volare, todo caminho leva ao sucesso e não há beco sem saída.

A visão e quem é parceiro da marca

Divulgação

"Sou praticamente um garoto-propaganda da Volare no Maranhão. Quando fui eleito empresário do ano através da Associação Comercial deste estado, cheguei a colocar o veículo no centro de convenção, para mostrar a marca que me fez ser destaque como empresário do ramo de transporte neste estado. Fui um dos primeiros empresários a acreditar no futuro do transporte escolar e o primeiro a adquirir um Volare Escolar no Maranhão. Daí para a frente, sempre apostei nos lançamentos da marca. Temos 28 na empresa, atualmente, de todos os modelos. O custo/benefício da Volare é muito bom e o poder de revenda melhor ainda. Além disso, as revendas, que eram acanhadas no início, hoje se modernizaram."

Ubaldo Silva, diretor da Bus Transportes, de São Luís, Maranhão, cliente da Volare desde 1998

Leandro Nagoka

"A Volare representa 70% da nossa frota, com 43 unidades, e, com certeza, é uma parceira importante para o nosso negócio. Adquirimos nosso primeiro Volare em 2001, um modelo A6. Até aquele momento, usávamos vans, mas a empresa foi crescendo, e para atender os nossos clientes precisávamos adquirir veículos maiores. Optamos pelos veículos Volare e continuamos com eles por serem versáteis e terem bom preço, além da possibilidade de adquiri-los através do Finame. Ao longo destes 12 anos, a rede Volare também melhorou, e isso é importante porque o pós-vendas é a alma do negócio. Eu espero que a Volare continue sempre inovando e investindo no pós-vendas, pois é o bom atendimento nas revisões, na compra de peças e na agilidade para a resolução de problemas que se faz a diferença."

Luiz Carlos Mazzuca, sócio-proprietário da Raflas Tur, de Ribeirão Preto, São Paulo, cliente Volare desde 2001

Divulgação

"Nós estamos muito satisfeitos com essa parceria com a Volare e com os veículos da marca, que são o carro-chefe da nossa frota, e têm grande aceitação junto aos nossos clientes. Os veículos da Volare sempre foram bons, sobretudo em termos de mecânica, mas como conjunto, carroceria, eu diria que eles estão cada vez melhores, sempre surpreendendo a nós e a nossos clientes, com dispositivos e acabamentos internos que atendem cada vez melhor o passageiro.
Nós começamos a nossa parceria em 2003, hoje temos em torno de 20 veículos da marca, que atendem muito bem nossas necessidades."

Paulo Biagini, diretor da Expresso Biagini, de Belo Horizonte, Minas Gerais, cliente Volare desde 2003

Divulgação

"Nosso primeiro Volare foi um modelo V6, uma novidade, na época, que apresentava boa relação custo-benefício, e que foi muito importante para o crescimento da nossa empresa de fretamento e turismo. Podíamos contar com ele diariamente e diuturnamente. Foi um equipamento que chegou na hora certa e de maneira certa, proporcionando a nós a certeza de uma excelente prestação de serviço. Hoje, temos 11 veículos Volare, nove deles dos modelos Fly W9 e DW9, e a marca continua nos atendendo da melhor maneira possível. Seus veículos estão em constante evolução, em todos os aspectos. No design da carroceria, não tem concorrentes à altura e, em termos de opções, oferece modelos para todo tipo de serviço e solo, com configurações para todos os gostos. A Volare fabrica os melhores veículos do mercado e, com ela, temos a certeza de que estamos oferecendo um produto de boa qualidade aos nossos clientes."

Cristiano Wélton Martins, diretor operacional da Crisbell, de São Luís, Maranhão, cliente Volare desde 1999

"Parabéns à Volare pelos seus 15 anos. Para nós, empresários, é de suma importância que uma empresa como essa se solidifique no mercado, porque representa mais uma boa opção para ampliar nossos negócios. Apesar do pouco tempo de relacionamento, já podemos dizer que a Volare é nossa parceira. Em 2012, nos deparamos com uma situação em que precisávamos de veículos para entrar em operação de imediato, e a Volare nos atendeu, porque tinha veículos para pronta entrega. Por isso e pelas constantes melhorias que os veículos da marca vêm apresentando em termos de design, conforto e segurança, podemos considerá-la uma parceira da nossa empresa."

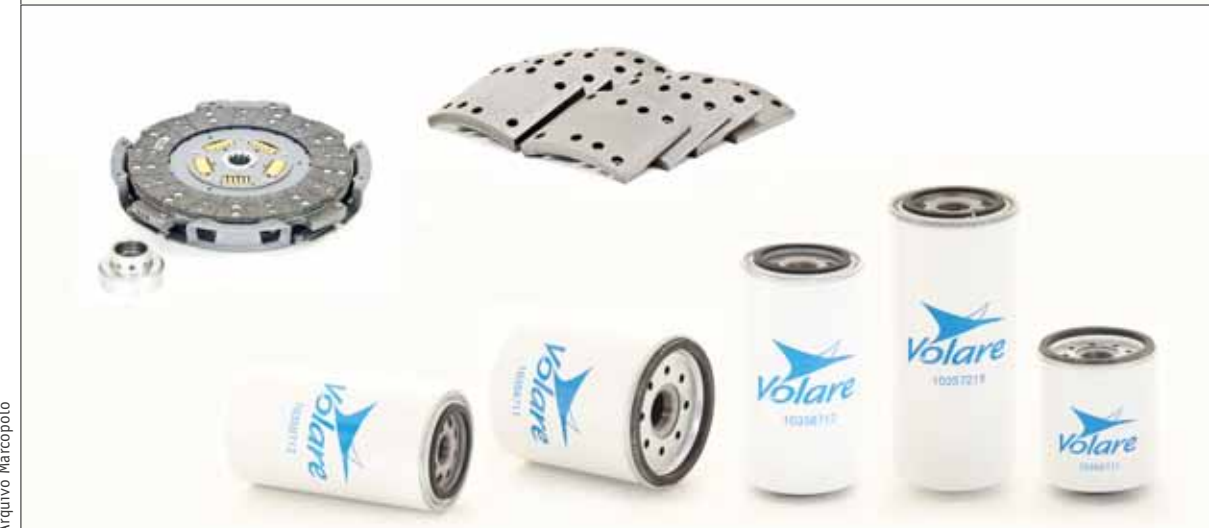
Luis Gustavo Vianna, diretor da Passaredo Transportes Rodoviários, de Ribeirão Preto, São Paulo, cliente Volare desde 2012

Arthur Morgado

"A Volare é uma excelente parceira, porque seus veículos apresentam uma boa relação custo/benefício, principalmente em linhas que exigem frequência e têm pouca demanda. São veículos com carroceria muito resistente, durabilidade e bom custo de manutenção. Compramos nosso primeiro lote, de 150 unidades, modelo W8, em 2004, e hoje temos também o W9 Euro 5. Mesmo com motor Euro 5 e Arla 32, não houve alteração no desempenho e consumo. Estamos muito satisfeitos com os veículos, com o atendimento do representante e da Volare."

Eduardo Pereira Gonçalves, diretor da Rio Ita, de São Gonçalo, Rio de Janeiro, cliente Volare desde 2004

Peças originais Volare: confiáveis e duráveis como seu Volare

Além de maior durabilidade, as peças originais proporcionam maior rendimento ao seu Volare, de modo que a economia obtida a médio e longo prazos torna insignificante a diferença de preço do momento da compra. Pense nisso! Use peças originais e garanta vida longa para o seu veículo.

Arquivo Marcopolo

Câmbio automático:

mais precisão para o motor do seu Volare, mais conforto e saúde para quem dirige

Quem passa o dia rodando em vias urbanas sabe melhor do que ninguém quanto custa ficar trocando de marcha a todo instante: uma dor aqui outra ali, por conta dos movimentos constantes e repetitivos do pé esquerdo e da mão direita. Você já parou para contar quantas vezes por dia pisa na embreagem e move sua mão até a alavanca do câmbio? E se você desse férias a eles? Seu corpo agradeceria e você ficaria muito mais tranquilo e feliz. Pois com o câmbio automático isso é possível. Seu Volare vai custar um pouco mais com este opcional, mas o bem-estar e conforto que ele vai lhe proporcionar não têm preço. Além disso, o câmbio automático contribui para incrementar a produtividade do seu Volare e aumentar a vida útil do motor e de todos componentes da transmissão, sem contar que ele tem garantia de 36 meses. Confira!

O sistema de câmbio automático faz uma comparação entre a velocidade e as rotações do motor para definir a marcha a ser empregada a cada momento, alterando-a de forma automática, sem necessidade de embreagem, tanto nas trocas, como nas arrancadas e paradas. Com isso, o motor, a caixa, eixos e diferencial sofrem menos desgaste. Ao calcular e utilizar a melhor marcha para cada situação do percurso, o câmbio automático também aumenta a produtividade do seu Volare, pois os veículos com ele equipados não param por problemas no trem de força, e não têm os desgastes típicos dos câmbios manuais, como platô, rolamento, disco e outras peças que compõem o sistema de embreagem. A capacidade do motor também é melhor aproveitada, pois, ao contrário da transmissão mecânica, não há interrupções de potência ou torque durante as mudanças de marcha. Testes recentemente realizados com caminhões apontaram um ganho de produtividade em torno de 18%.

As vantagens deste sistema de troca de marchas sem interferência do motorista começaram a chamar a atenção dos brasileiros na década de 1990, com a abertura do mercado e a entrada de automóveis importados. De lá pra cá, as transmissões automáticas evoluíram e ganharam a preferência dos proprietários dos automóveis de passeio. Nos últimos anos, elas têm se popularizado também junto aos veículos destinados ao transporte de cargas e passageiros, seja pelo conforto que proporciona ao motorista, seja pelo ganho de produtividade.

Na verdade, o motor só tem a ganhar quando o veículo é equipado com caixa de câmbio automático. A relação de transmissão é calculada de modo a permitir que o motor trabalhe no regime de rotação (RPM) mais adequado e econômico na maior parte do tempo. O motorista só precisa observar o ponteiro das rotações, mantendo-o na faixa verde. Conduzindo o veículo dessa forma, dando o melhor aproveitamento ao torque (capacidade que o motor tem de gerar o deslocamento do veículo), o câmbio automático também não gera maior consumo de combustível. Ou seja, quem tem o domínio do veículo é o motorista, independente do tipo de câmbio utilizado, e o modo como ele conduz o veículo faz a diferença em termos de desempenho e economia de combustível.

O sistema de câmbio automático faz uma comparação entre a velocidade e as rotações do motor para definir a marcha a ser empregada a cada momento, alterando-a de forma automática, sem necessidade de embreagem, tanto nas trocas, como nas arrancadas e paradas.

A diferença entre câmbio automático e manual

A transmissão manual opera com diferentes sequências de engrenagens dentro da caixa de mudanças, bloqueando-as e liberando-as individualmente, através da embreagem, a fim de conseguir as várias relações e permitir diversas velocidades. A transmissão automática, por sua vez, opera com um jogo equivalente ao das engrenagens utilizadas no manual, porém, engatadas entre si numa única peça, e no lugar da embreagem usa um conversor do torque. O engate das marchas é obtido por meio de fricções de vários discos, comandados eletronicamente, de acordo com as necessidades impostas pelo motorista. O comando eletrônico das trocas de marcha baseia-se em informações como rotação do motor, peso do carro, além da posição e velocidade de acionamento do acelerador.

Marcos Fioravanti

Para trocar de marcha, antes de mover a alavanca, é preciso pressionar o botão da mesma. Nunca troque a posição sem pressioná-lo, pois isso poderá danificar o sistema.

Como usar o câmbio automático do seu Volare

As transmissões automáticas fazem a seleção das marchas sempre que necessário, mas conhecer as marchas e saber quando selecioná-las permite que você conduza o veículo com maior facilidade. Veja quais são as marchas do câmbio do seu Volare e, a seguir, algumas dicas importantes sobre seu manuseio correto.

R **(Marcha à ré):** Para retroceder o veículo.
N **(Neutro ou ponto morto):** Para dar a partida no motor e para operações de paradas do veículo.
OD **(Over Drive ou quinta marcha):** Deslocamento normal em velocidades constantes.
D **(Drive ou quarta marcha):** Deslocamento em trânsito urbano pesado e descidas.
2 **(Segunda marcha):** Deslocamento em trânsito urbano pesado e lento e em descidas acentuadas.
1 **(Primeira marcha):** Deslocamento em descidas muito acentuadas, manobras em espaço pequeno e percursos que tenham muito lodo.

• Para dar partida com o motor frio, primeiro certifique-se de que o freio de estacionamento está aplicado. Em seguida, coloque a alavanca do câmbio na posição neutra N, desligue todos os acessórios elétricos do veículo, e acione a chave de partida, na posição 3 (partida). Depois de um minuto, você já pode iniciar o movimento, porém sem submetê-lo a condições extremas de rotação e carga. Estes minutos são necessários para acumular pressão do fluido na transmissão.

• Para iniciar o movimento, libere o freio de estacionamento, coloque a alavanca do câmbio em 1 ou 2, de acordo com as condições, pressione gradualmente o pedal do acelerador para obter a aceleração e velocidade corretas, e opere a caixa de câmbio automático.

• Para sair das marchas 1, 2, D ou OD para a marcha R, ou vice-versa, é preciso parar totalmente o veículo. Mova a alavanca PARE para a posição N e, só depois, selecione a marcha escolhida.

• Com as marchas D e OD, conforme a velocidade do motor for aumentando, a transmissão realizará uma ascendente automática, ou vice-versa.

• Sempre que o motor estiver funcionando sem a presença do motorista no assento do condutor, assegure-se de que ele está operando em posição de marcha lenta e de que o freio de mão está acionado. Bloqueie as rodas e tome todas as providências necessárias para que o veículo não se mova.

• Se for necessário deixar o motor funcionando em marcha lenta por mais de cinco minutos, selecione a posição N. Se você selecionar as marchas R ou D, haverá superaquecimento da transmissão.

• Para usar a posição N com o veículo estacionado, acione os freios. Dessa forma, você evita um movimento inesperado do veículo.

• Nunca utilize a marcha N para rodar em estradas com declive ou curvas sinuosas. Se ela estiver engatada, o freio-motor é desprezado, podendo chegar ao ponto do motorista perder o controle do veículo. Além disso, a transmissão sofrerá danos por falta de lubrificação nos rolamentos internos da caixa. Sair da posição N para qualquer outra marcha à frente com o veículo em movimento também poderá causar falha na transmissão, provocando trancos no veículo, o que pode comprometer todo o trem de força.

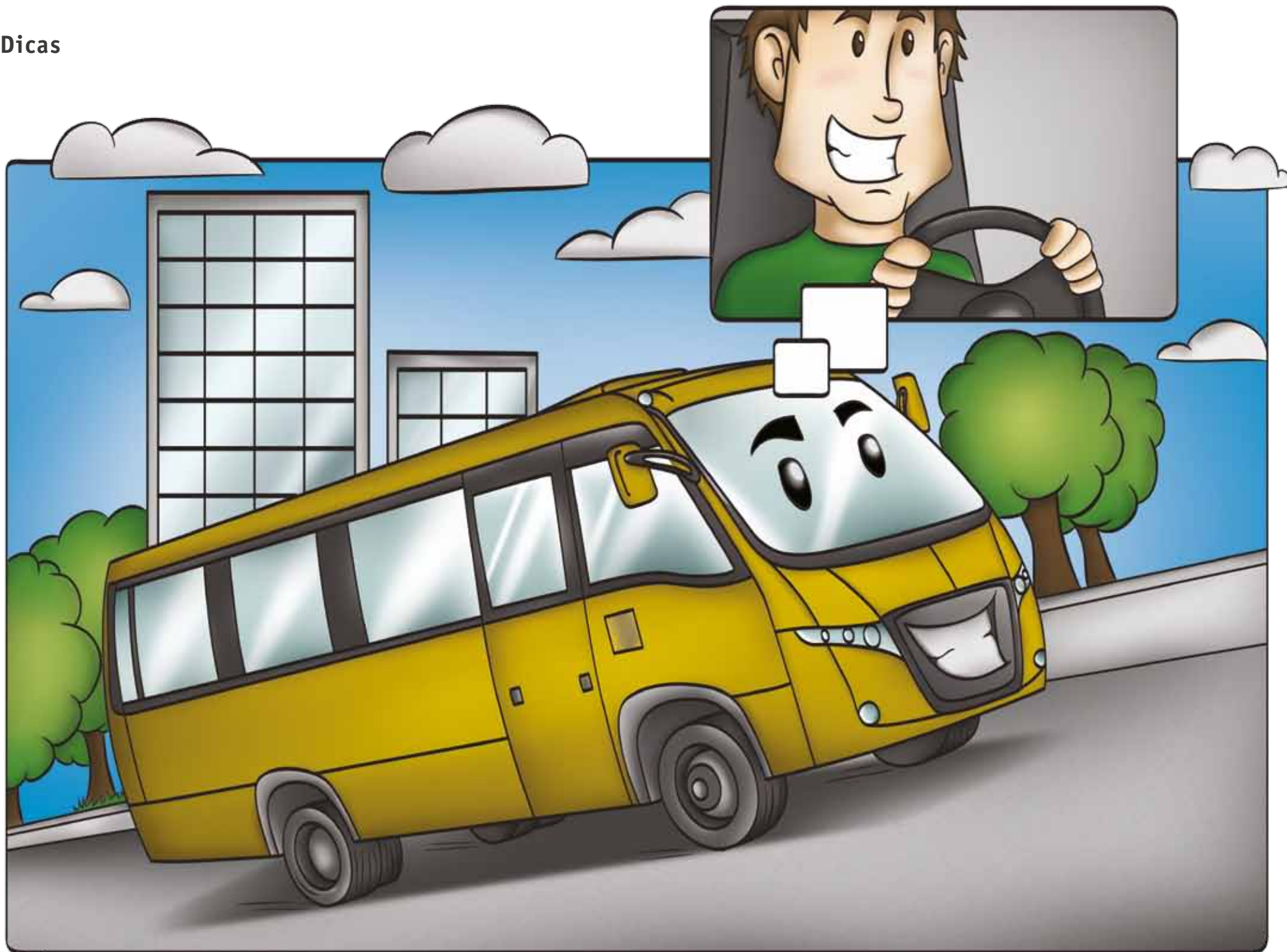
• Mantenha velocidades baixas em descidas, utilizando os freios para impedir que a velocidade ultrapasse a faixa relativa à marcha selecionada. Assim, você evita que a transmissão faça uma troca ascendente, garantindo o acionamento do freio-motor. Quanto menor a velocidade do motor, mais potência terá o freio-motor.

• Quando o veículo estiver muito carregado e/ou a descida for muito acentuada, é aconselhável pré-selecionar uma marcha mais baixa antes de chegar na descida. Lembre-se que a seleção de uma combinação de marchas descendentes incrementa o freio-motor.

• Você pode utilizar o motor para diminuir a velocidade do veículo, selecionando a marcha imediatamente inferior àquela que está selecionada. Se exceder a velocidade máxima para a faixa da marcha selecionada, utilize os freios.

• Ligue o motor apenas com a marcha na posição N. Não realize a troca de marchas de N para D ou de N para R quando o veículo estiver acelerado, e faça a troca sem pisar no pedal do acelerador.

• Deixar o veículo em D nas paradas de semáforo, ao invés de trocar para N, é uma boa maneira de economizar combustível. Além disso, também ajuda a manter a temperatura da caixa. A economia, claro, é quase insignificante em uma única parada, mas no trânsito das grandes cidades pode fazer diferença na hora de reabastecer o tanque.

• Para estacionar o veículo, reduza a velocidade, observe um local seguro e permitido para estacioná-lo, desengate o câmbio, imobilize o veículo com o freio de serviço, acione o freio de estacionamento e desligue o motor.

● **Dicas**

Ao calcular e utilizar a melhor marcha para cada situação do percurso, o câmbio automático também aumenta a produtividade do seu Volare.

Saiba como cuidar da sua caixa de câmbio automática

A durabilidade do câmbio automático é maior que a do mecânico, desde que ela seja manuseada corretamente e submetida ao plano de manutenção recomendado, conforme consta no manual do operador Allison, que acompanha o veículo. Veja, a seguir, os itens mais elementares desta manutenção periódica que vai garantir vida longa à sua transmissão automática.

• A limpeza do radiador de óleo atende ao mesmo princípio da limpeza do radiador d'água, através de ar-comprimido, sendo acionado no sentido contrário ao da passagem de ar. Limpe sempre que perceber alguma obstrução no radiador.

• Verifique o nível de óleo semanalmente, com o veículo nivelado e o motor desligado, através da vareta. Use somente o óleo recomendado pelo fabricante, e faça a troca apenas em estabelecimentos especializados, evitando oficinas comuns e postos de combustíveis. O bom funcionamento do sistema hidráulico depende essencialmente da qualidade e manutenção correta do nível do óleo. Não dar a devida atenção para este importante detalhe, pode lhe causar muitos problemas.

• Troque o óleo da transmissão e o filtro após os primeiros 8.000 Km e, depois, a cada 160.000 Km ou 48 meses, o que ocorrer primeiro. Em condições severas, faça a troca a cada 80.000 Km ou 24 meses, o que ocorrer primeiro, sempre num representante Volare ou Allison.

• O sistema de controle de transmissão é eletrônico, dependendo totalmente do Módulo de Controle da Transmissão (MCT), que não deve ser manipulado por qualquer profissional. Somente pessoas devidamente treinadas podem alterar suas configurações.

• Se tiver de rebocar o veículo, antes de fazê-lo, desconecte o cardan na entrada do diferencial, caso contrário poderá ocasionar sérios danos à transmissão.

• No painel do seu Volare, há três luzes referentes à transmissão automática: da temperatura do óleo, de falha na transmissão e de marcha inibida. Quando se acendem, indicam que há algo errado com a temperatura do óleo, no sistema de transmissão ou na mudança de marcha. Se for erro de operação, observe e corrija, se for falha no sistema, solicite a assistência Allison imediatamente, e se o problema for temperatura excessiva, pare o veículo, aguarde a temperatura normalizar, e verifique o nível de óleo da transmissão e a limpeza do radiador d'água. Corrigidos estes itens e persistindo o problema, solicite a assistência.

• Informações detalhadas sobre os cuidados de manutenção são encontradas no Manual do Operador Allison.

Volare 4x4 chega ao mercado em novas versões

Lançado em 2012 na versão escolar, o Volare 4x4 agora chega ao mercado para transportar trabalhadores com segurança e conforto até as mineradoras, canteiros de grandes obras ou qualquer outro empreendimento que opere em terrenos adversos. O veículo com tração nas quatro rodas, capacidade para 19 passageiros, mais motorista e auxiliar, tem outras características especiais, que potencializam a robustez do Volare tradicional, podendo ser uma ótima opção também para o turismo de aventura.

Robusto por fora, aconchegante por dentro

Solos com irregularidades severas ou escorregadios pelo excesso de chuva e lama, atoleiros, pedregulhos. Quem trabalha na exploração de minérios ou na construção de grandes empreendimentos, muitas vezes levando infraestrutura para locais ainda intocados pelas comodidades urbanas, enfrenta caminhos difíceis como estes, e precisa de veículos especialmente projetados para se deslocar com segurança.

O Volare 4x4 tem a carroceria mais alta que a tradicional, com ângulo de ataque e de saída que facilita a manobra do veículo e a transposição de obstáculo. Está equipado com motor Cummins ISF 3.8, potência de 152 cv a 2.600 rpm, para os mercados atendidos pela motorização Euro V (também possui configurações mecânicas para atender outras normas de emissões), com pneus resistentes para uso misto, suspensão reforçada, para-choque traseiro retrátil, proteção para itens sensíveis ao choque de pedras, como o radiador, cárter e tanque, proteção anticorrosiva na parte inferior da carroceria, dois estepes localizados no bagageiro traseiro e farol auxiliar de marcha à ré.

ENTRA
PAGINA
COM
POSTER

ENTRA
PAGINA
COM
POSTER

Peru:

uma aventura pelas raízes da América

Panoramas esplêndidos, mistério e mundos perdidos, história e lendas, cores e sabores explosivos. Viajar pelo Peru tem tudo para ser uma experiência inesquecível, seja pela aventura de trilhar caminhos que chegam além dos quatro mil metros de altitude, seja por conhecer ruínas como as de Machu Picchu, a cidade perdida dos incas, ou de pirâmides tão antigas quanto as do Egito ou da China. Herdeiro de costumes e tradições de civilizações que floresceram por séculos antes da chegada dos europeus, o Peru abriga uma das maiores redes arqueológicas do mundo. As paisagens são espetaculares, com picos nevados, vales e aldeias marcadas por plantações em terraço, técnica deixada pelos incas. O povo é acolhedor e alegre, o artesanato, um dos mais ricos do mundo, carregado de cores, formas e símbolos das culturas pré-hispânicas. Traços deste passado indígena, assim como do legado dos conquistadores espanhóis, que chegaram na região na primeira metade do século XVI, se evidenciam também na arquitetura e na gastronomia, que na capital, Lima, ganha influências contemporâneas.

Este rico país sul-americano, sede do fabuloso império inca, que se estendia do norte de Chile e Argentina até o sul da Colômbia antes da chegada dos espanhóis, também se caracteriza por possuir três zonas geográficas distintas: a andina, onde está Cusco, Machu Picchu e o Vale Sagrado, o altiplano, região do lago Titicaca, a amazônica, de Iquitos, e a estreita e desértica faixa costeira entre os Andes e o Oceano Pacífico, onde está Lima e também importantes sítios arqueológicos como o da cidade mais antiga da América, Caral, que viveu seu apogeu no ano 2600 antes de Cristo, e Chan Chan, a cidade de barro onde o povo Moche viveu de 700 a 1400.

Machu Picchu, a cidade perdida dos incas, reúne mais de 200 estruturas de antigos templos, relógios solares, centros cerimoniais, palácios, tumbas e pedras sagradas, além dos terraços de cultivo, em forma de escadarias

Machu Picchu, a velha montanha

A cidade construída pelos incas em meados do século XV, e descoberta pelo historiador americano Hiram Bingham em 1911, é patrimônio da humanidade e um dos destinos mais cobiçados do turismo internacional. Machu Picchu está no sul do Peru, a 130 quilômetros de Cusco, em uma área de transição dos Andes para a Amazônia. Foi edificada em pedra, no topo de uma montanha, a 2.400 metros de altitude. Suas construções ocupam uma área de 5 km², e revelam uma tecnologia construtiva tão sofisticada quanto à da Roma antiga, ainda que os incas, ao contrário dos romanos, não conhecessem o ferro e tampouco a escrita.

O local reúne mais de 200 estruturas de antigos templos, relógios solares, centros cerimoniais, palácios, grandes páteos, tumbas, casas, observatórios e pedras sagradas, como a famosa pedra do Condor, tudo feito em rochas cuidadosamente talhadas e encaixadas. O sítio engloba ainda mais de 100 terraços em forma de escadarias, detalhadamente projetados com várias camadas internas - pedras grandes na base, seguidas de pedras menores, cascalho, argila e terra de cultivo, na superfície. Feitos desta forma, eles serviam não só de base para os plantios, como também drenavam a grande quantidade de água característica daquela região, evitando desmoronamentos.

A origem deste curioso povoado, construído em local belo, porém inóspito, e com matéria-prima altamente difícil de manusear, já deu origem a diversas teorias. A mais aceita é a de que o assentamento foi erguido com o propósito de supervisionar a economia das regiões conquistadas e dar refúgio ao soberano inca e seus servidores mais próximos, no caso de um ataque.

Mas a emoção de visitar este sítio começa pelo caminho de acesso. A subida até Machu Picchu pode ser feita de ônibus ou a pé, e quem encara a caminhada por uma das trilhas que levam à montanha é premiado com emoções e paisagens únicas. As agências de turismo de Cusco oferecem várias opções, com duração de um até quatro dias de caminhada. A rota clássica, no entanto, é o Caminho Inca, que vai dar na entrada oficial da cidadela. Essa é também a trilha mais longa. São 45 Km de percurso, com direito a noites estreladas e lhamas pelo caminho. Mas não é para qualquer um. Requer um bom preparo físico e uma certa coragem, embora o roteiro inclua acampamentos com infraestrutura para passar as noites. Há trechos que ultrapassam quatro mil metros de altitude e o soroche (mal de altitude) também faz parte desta jornada. Essa parte, porém, pode ser solucionada com pastilhas medicinais ou mascando folhas de coca, como fazem os nativos.

Dentro do sítio também há várias trilhas, com graus de dificuldade variados. Uma delas dá no topo da Huayna Picchu, a montanha grande que faz fundo ao sítio. A subida é difícil, mas a visão dali é espetacular. Além de taxa extra, este passeio tem vagas limitadas a 200 pessoas por vez, e só está disponível em dois horários diários, sempre pela manhã. O tempo de ida e volta pela trilha é de três horas, duas para subir e uma para descer.

As trilhas, assim como os ônibus, partem de Águas Calientes, o povoado mais próximo do parque arqueológico, que fica no Km 82 da ferrovia Cuzco/Águas Calientes. A oferta de trens de Cusco a Águas Calientes é grande, com vários horários de partida ao longo do dia e diferentes categorias de serviço, mas devido à grande quantidade de turistas, convém reservar antecipadamente, assim como o acesso às ruínas, ao Caminho Inca ou a qualquer outra trilha de Machu Picchu onde o número de visitantes é controlado. Julho, setembro e outubro são meses secos e os mais recomendados para quem pretende seguir as trilhas, e também os mais concorridos.

Cusco e o Vale Sagrado

Cusco, a capital do império inca, está tombada como patrimônio da humanidade desde 1983, e é por si só uma atração imperdível. Suas ruas estreitas revestidas com mosaicos de pedras permanecem como no tempo de Pachacutec, o rei que unificou o império inca. Na área central, estão diversos museus de história e obras de arte, além de construções coloniais de estilo barroco andino, que refletem a sobreposição de culturas que marca a cidade, tomada dos incas pelos espanhóis em 1533. A igreja de São Domingos, erguida sobre o imenso Templo do Sol (Koricancha), é um exemplo da ocupação hispânica. O passado inca está presente no Inti Raymi, festival em homenagem ao Deus Sol que resgata importantes rituais do passado. A celebração acontece todos os anos, no dia 24 de junho.
Mas a cidade, que é dotada de ótima infraestrutura turística, também funciona como núcleo das várias cidadezinhas que povoam o pitoresco vale do rio Urubamba, conhecido como Vale Sagrado dos Incas. Ao percorrê-las, você vai se deparar com belas paisagens, plantios em terraços, homens e mulheres com suas coloridas vestes típicas, sítios arqueológicos, templos e feiras de artesanato. E quem quiser conhecer o lugar mais a fundo, tem a chance de se hospedar nas comunidades, incorporado-se aos trabalhos agrícolas, aos ofícios de tecelagem e aos rituais religiosos. O serviço é disponibilizado pelas agências de Cusco, que também oferecem excursões para o Vale Sagrado. Os melhores dias para estas visitas são terças, quintas e domingos, quando os mercados indígenas de Pisac e de Chinchero estão abertos, exibindo o melhor do artesanato peruano, a preços mais interessantes que as lojas de Cusco. Entre Cusco e Pisac, vale dar uma parada no Awana Kancha, um museu de tecelagem, onde você vai ver e até alimentar lhamas e alpacas, bem como conhecer todo o processo da produção artesanal dos exuberantes tecidos peruanos feitos por nativos de diferentes comunidades andinas. Ollantaytambo é outro ponto obrigatório. A cidade domina o Vale Sagrado do alto de um desfiladeiro, e o acesso se dá por uma escadaria de pedra.

1
Express Danjul Servicios Generales SAC
2

Epysa Peru SAC
3

Epysa Peru SAC
4

5

6

1. Na área central de Cusco, estão diversos museus de história e obras de arte, além de construções coloniais

2. A Volare marca presença no país andino desde 2006

3. Além de transportar turistas, o Volare também é utilizado no transporte público e no fretamento dos trabalhadores

4. Dos vales verdejantes às montanhas nevadas, os veículos Volare estão sempre presentes nas paisagens peruanas

5. Cores fortes, bordados e estampas de inspiração indígena marcam a tecelagem artesanal em todas regiões do Peru

6. A pequena chola exibe um filhote de lhama, o animal típico da região andina, de onde é extraída a lã das peças artesanais

7. Águas Calientes, ponto de partida para Machu Picchu, também tem comércio de artesanato

7

● Turismo

Chan Chan e Caral, as cidades perdidas do Norte

O norte do Peru ainda é pouco conhecido dos viajantes brasileiros, mas o eixo entre as cidades de Trujillo e Chiclayo reserva tesouros tão ou mais impactantes que Machu Picchu. As escavações arqueológicas, iniciadas no fim do século XIX e especialmente ativas nos últimos anos, estão trazendo à tona a história de milhares de anos das civilizações pré-colombianas na América do Sul. Vale ressaltar que a civilização inca surgiu bem mais tarde no processo de desenvolvimento cultural dos Andes, e que sua história ocupa só um século dentro dos 20 mil anos da presença do homem no território peruano.

Pesquisas recentes realizadas na cidade perdida de Caral indicam que o povoado existiu durante os anos 3000 e 1800 antes de Cristo, fato que revoluciona conceitos históricos, pois mostra que o continente americano pode ter cidades tão antigas quanto a Ásia e o Oriente Médio, tidos como o berço da civilização. O sítio tem aproximadamente 65 hectares e o tour completo dura mais ou menos uma hora e meia. Ali se encontram ruínas de uma série de conjuntos arquitetônicos e também de pirâmides, construção típica do terceiro milênio antes de Cristo.

O sítio Caral está situado a 184 km ao norte de Lima, no início da zona do vale médio inferior do rio Supe, e oferece excelente infraestrutura para os turistas: estacionamento, restaurante, circuito de visitas, loja de artesanato, banheiros, estradas e caminhos muito bons, além de guias bem treinados para orientar os visitantes. Mas não tem hospedagem, disponível somente em Huacho e Trujillo, que ficam a 21 e 15 Km do sítio, respectivamente.

Trujillo também é ponto de partida e estadia para quem vai a Chan Chan, outro sítio arqueológico da costa norte do Peru declarado patrimônio da humanidade pela Unesco, que foi a maior cidade de barro da América. As ruínas se referem à capital dos chimús, civilização posterior aos moches, que prevaleceu na costa peruana por 600 anos até ser submetida pelos incas, por volta de 1470. Trata-se da maior cidade de barro da América, erguida em torno de 1300 depois de Cristo. Em seu auge, Chan Chan ocupou área superior a 20 Km², e chegou a abrigar em torno de 100 mil pessoas. Mas hoje a visita ao sítio se restringe ao setor conhecido como Palácio Nik Na, um dos nove espaços similares da aristocracia chimú identificados arqueologicamente. Cercado por muralhas de sete metros ou mais, o palácio abriga praças cerimoniais, armazéns para estocagem de alimentos, recintos privados, uma plataforma funerária e outros espaços, além de alas inteiras com paredes e muros talhados com figuras mitológicas em baixo relevo.

Nas imediações de Trujillo, também se encontram vestígios de ruas, avenidas, casas e praças que formavam a cidade dos moches, uma civilização pré-colombiana que alcançou elevado grau de desenvolvimento antes do domínio inca. As Huacas (templos) del Sol e della Luna, pirâmides de barro com mais de 30 metros de altura erguidas pelo povo moche de 200 d.C. a 850 d.C. com milhares de tijolos de adobe, são as principais estruturas do sítio. Apenas a Huaca della Luna está aberta à visitação, pois a outra ainda não foi escavada.

2

1. As ruínas de Chan Chan, a cidade de barro que chegou a abrigar mais de 100 mil pessoas entre 700 a 1400, ficam ao Norte do Peru

2. Assim como a pollera (espécie de sobressaia usada pelas mulheres), os chapéus dos trajes típicos também variam de região para região. Nas zonas de maior frio, o chullo (gorro de lã) ganha destaque

3. Habitações típicas dos Uros, ilhas artificiais que flutuam sobre o lago Titicaca

4. Moradora de uma ilha flutuante, manuseando a "totora", o junco que faz com que a ilha flutue

1

3

4

Lima, a Cidade dos Reis

Com tantas atrações nos vales e montanhas do Peru, Lima fica quase esquecida nos roteiros dos viajantes, mas vale reservar uns dias para apreciar a beleza desta terra que já nasceu com vocação para capital. Fundada em 1535 pelo espanhol Francisco Pizarro, com o nome de Ciudad de los Reyes (Cidade dos Reis), ela tornou-se a sede do vice-reinado espanhol, que correspondia aos atuais territórios de Peru, Equador, Bolívia e Chile. O seu centro histórico ainda guarda mostras deste status privilegiado, através da sua elegante arquitetura colonial com influências renascentistas e barrocas.

Muitas de suas edificações, a exemplo do palácio arquiepiscopal, a casa do ouvidor e a casa de Osambela ainda mantêm os seus balcões talhados em madeira, que são a "cara" de Lima. Na Plaza Mayor (antiga Plaza de Armas), é possível conhecer o palácio do governo e a bela catedral, construída em 1555. Mas nem só de arquitetura vive Lima. A capital do Peru tem inúmeras galerias de arte e museus, onde é possível obter mais informações sobre a história do país e dos lugares que se visita. Há muitos acervos dignos de visita, entre os quais o Museu do Ouro, o Museu Rafael Larco Herrera, que exibe raras esculturas da cultura Moche, e a Casa da Gastronomia Peruana, que celebra a culinária local.

Para quem gosta de boemia, a pedida é o bairro Miraflores, cenário favorito dos romances do escritor Mario Vargas Llosa. O Parque Kennedy reúne uma série de restaurantes, bares e algumas boates, e tem ainda umas barraquinhas para quem é fã de comida de rua. Em Miraflores também se encontram os melhores restaurantes e locais para compras. Mas seu principal atrativo, e de Lima como um todo, é a Huaca Pucllana, um sítio arqueológico em pleno funcionamento – a construção estudada é um templo do ano 500, que foi parcialmente restaurado e, hoje, abriga um restaurante de alta gastronomia, onde o jantar vem acompanhado de um panorama com 1500 anos de idade. Boas opções gastronômicas, aliás, é o que não falta em Lima, sede oficial de uma culinária que vem ganhando destaque no circuito internacional dos grandes chefs. Aproveite, portanto, para experimentar pratos tão diferentes como um anticucho (churrasco de carne de alpaca), e saborear deliciosos ceviches, acompanhado por um leite de tigre, o caldo do ceviche batido com pimenta e pisco (aguardente do Peru), por uma chicha morada, o adocicado suco de milho roxo muito apreciado por lá, por uma Inca Kola, o refrigerante nacional de cor amarela e gosto de tutti-frutti com guaraná, ou um drinque de frutas amazônicas.

1. Interior do Convento de São Francisco, em Lima: arquitetura típica da época colonial

2. A catedral de Lima lembra a catedral de Sevilha, na Espanha

3. O palácio do governo está entre as principais atrações da Plaza Mayor, o coração da cidade de Lima

4. San Martin Plaza: um ponto tranquilo para curtir os prédios lindos e super conservados do centro histórico da capital peruana

5. Contemplar o pôr do sol limenho pode ser uma boa alternativa após um tour urbano

Para saber mais:

www.peru.info
www.embperu.org.br
www.seuhistory.com/travel/travel_peru.html
www.caralperu.gob.pe

Júlio Soares

Ceviche: aprenda a preparar este ícone da gastronomia peruana

Com um território que abrange litoral, serra e floresta, e o domínio de técnicas de cultivo e irrigação que vem da linhagem dos incas, o Peru tem uma das mais ricas dispensas do mundo. São mais de três mil variedades de batatas, milho amarelo, roxo e preto, cereais especiais como o amaranto e a quinua, pimentas e pescados de todos os tipos, carne de pato e camélidos (lhama e alpaca), frutas e sabores da floresta amazônica. E tudo isso ainda é uma pequena amostra da imensa riqueza de ingredientes que fazem os pratos peruanos. Um verdadeiro festival de sabores que, de uns anos pra cá, vem ganhando destaque e entusiasmados adeptos no mercado da alta gastronomia internacional. De todas suas delícias, o ceviche é a mais difundida no Brasil. No Peru e, especialmente na capital Lima, o prato é encontrado em inúmeras versões, uma melhor que a outra. A receita apresentada a seguir é a clássica, um bom começo para quem nunca experimentou peixe "cozido" no limão, e uma ótima oportunidade para quem já viveu essa experiência degustativa maravilhosa e quer aprender a preparar o prato. Confira!

Ingredientes

500g de filé de linguado ou outro peixe branco fresco e sem espinhos
400 ml de suco de limão
2 colheres de sopa de gengibre ralado
2 colheres de sopa de alho amassado
1 colher de sopa de Ají (tempero peruano) ou pimenta dedo de moça picada fina
2 xícaras de cebola roxa fatiada fina
½ xícara de coentro picado
Sal a gosto
Pimenta do reino em pó a gosto
1 pitada de Ajinomoto (realçador de sabores)
Batata doce, cenoura e espigas de milho verde cozidas e cortadas em fatias grossas

Modo de fazer

1. Lave bem os filés de peixe, corte-os em cubinhos e acomode-os em uma travessa
2. Despeje o suco de limão sobre o peixe e deixe marinando por um período de 15 minutos a meia hora, até que o peixe ganhe um tom esbranquiçado, sinal de que já está "cozido" pelo suco de limão.
3. Acrescente o gengibre, o coentro, a pimenta picada, a pimenta em pó, o sal, o Ajinomoto e a cebola fatiada. Misture bem.
4. Sirva em pratos individuais, sobre uma base de folhas de alface, acompanhado pelas fatias de batata doce e pelas rodelas de milho verde.

Custo: R$ 38,50*
Rendimento: duas porções

** Este valor varia de acordo com a região.*

Leite de tigre para acompanhar

Para uma atmosfera verdadeiramente peruana, o ceviche precisa ser antecedido pelo leite de tigre, um aperitivo preparado com o caldo do ceviche batido com ají (a pimenta dedo de dama é ótima substituta para o tempero peruano) e pisco, um destilado de uva típico do Peru, que pode ser substituído por vodca ou vinho branco. Dizem que a mistura é afrodisíaca.

Toques extras

- Além do linguado, robalo, pescada branca e badejo também são ótimos peixes para o ceviche, que também pode levar camarão, polvo e outros frutos do mar. O importante é que sejam frescos e que a carne seja pouco fibrosa, para cozinhar bem no limão.
- Os limões não podem ser espremidos até o fim, para evitar que o sumo da casca se misture e amargue o caldo.
- O acompanhamento da batata e do milho tem o propósito de cortar a acidez do limão, fortemente presente do sabor do ceviche. No Peru, eles usam ainda o camote, um tipo de batata doce muito popular por lá, de cor alaranjada, que, além do sabor, dá um colorido especial ao prato. Dificilmente você vai encontrá-la por aqui, então use cenouras.
- Em dias quentes, acrescente cubos de gelo ou deixe a travesssa com o peixe na geladeira, durante a marinada, a fim de evitar que a carne do peixe se deteriore.
- O ceviche tem origem na cultura inca, muito antes, portanto, dos espanhóis terem conquistado o Peru, e se popularizou bastante em toda América Latina, principalmente na Colômbia, Equador, Chile e México.
- O ceviche também pode ser servido como aperitivo, em porções menores, em taças e sem acompanhamento.

Pela liberdade de escolha, modernidade e direito ao conhecimento

Diesel é em todo mundo opção para preservação ambiental e equilíbrio da matriz energética.

Talvez a sua imagem dos veículos movidos a diesel seja a daquele caminhão ou ônibus velho soltando fumaça escura ou daquela van importada rodando pela cidade também deixando um rastro escuro no ar. Essa é a realidade brasileira, ou melhor, a "verdade" que faz com que acreditemos ou aceitemos por completa falta de conhecimento das mais avançadas tecnologias da indústria automobilística.

Em grande parte do mundo, e bem mais perto do que imaginamos, como em vários países da América do Sul, o diesel é uma opção cada vez mais adotada e menos poluente que o carro movido a gasolina e até mesmo que o nosso flex "ecológico". Com a evolução da tecnologia dos motores e com a legislação cada vez mais restritiva nos mercados mais evoluídos como a Europa, o veículo a diesel transformou-se em grande colaborador das metas ambientais, além de, de quebra, ser pelo menos duas vezes mais econômico que o carro a gasolina (e nem comparo com o flex, pois seria covardia).

Mesmo nos Estados Unidos, país tradicionalmente a favor da gasolina, no Estado da Califórnia o diesel limpo (clean diesel) é uma realidade não somente nos ônibus, mas também nos automóveis. É possível colocar um lenço branco no escapamento de um desses veículos com o seu motor em funcionamento e o lenço continuará branco e limpo, tal o grau de evolução que essa tecnologia atingiu.

Por que então no Brasil, diferentemente da Europa, dos Estados Unidos e da quase totalidade dos mercados da América do Sul, o diesel não é permitido para automóveis, somente sendo liberado para veículos comerciais com capacidade de carga acima de 1.000 kg, nove passageiros ou com tração 4X4? Talvez pela imagem errada de ser poluente, como mencionei no começo? Talvez pela limitação de disponibilidade de diesel que existia no mercado e por seu preço ser subsidiado? Mesmo assim, até as passagens de ônibus subsidiadas e, sem redução no seu preço, o automóvel movido a diesel continuaria sendo mais econômico e muito mais ecológico.

Segundo a Petrobras, a partir de 2015, com a entrada em funcionamento de duas refinarias novas, o Brasil será praticamente autossuficiente na oferta de diesel e, até 2020, com outras duas refinarias em operação, produzirá excedente de quase 500 mil barris/dia. Exatamente o que precisará ser importado de gasolina para atender a demanda da frota brasileira (mesmo com a adição crescente de etanol ao nosso combustível).

O diesel não é uma unanimidade aqui no Brasil e, por pura falta de conhecimento, muitos ambientalistas ainda têm a imagem da fumaça escura, do particulado e do cheiro forte e desagradável, mas precisamos abrir a nossa mente e, como já fizemos com o etanol e com biodiesel, ampliar as possibilidades da matriz energética.

José Carlos Secco
Assessor de imprensa da Volare e Marcopolo

Arquivo Marcopolo

Pôquer: sorte ou habilidade?

A popularidade deste jogo que ganhou o mundo a partir dos Estados Unidos nunca esteve tão grande. Depois de render belas cenas no cinema, ele agora ganha espaço nos clubes da vida real e nas salas virtuais, atraindo milhares de adeptos também no Brasil. E o que leva todas essas pessoas a se divertirem com o pôquer não é só o glamour das cenas cinematográficas, mas o desafio que ele impõe aos jogadores. Apesar de ter um componente aleatório, na distribuição de cartas, o pôquer requer muito mais inteligência do que sorte de seus apreciadores.

Ganha no pôquer quem conhece o jogo, tem habilidade para apostar e persuadir o oponente. É preciso calcular o que o adversário tem em mãos e, a partir daí, fazer o próprio jogo, muitas vezes, levando o oponente a acreditar que se tem algo que, na verdade, não se tem: caso do famoso blefe. Isso tudo vai muito além da sorte. Trata-se de estratégia, concentração, capacidade de cálculo, conhecimento das jogadas e do comportamento humano, sensibilidade para perceber os movimentos dos adversários, capacidade de controle das emoções, de memorização, entre outras habilidades.

Tanto é assim que o jogo já foi reconhecido como esporte da mente pela associação internacional IMSA (International Mind Sports Association), vinculada ao Comitê Olímpico Internacional, e mais recentemente, em janeiro deste ano, pelo Ministério do Esporte, que oficializou a CBTH - Confederação Brasileira de Texas Hold'em no seu quadro de entidades esportivas. O Texas Hold'em é uma das várias modalidades do pôquer, a mais popular nos campeonatos, clubes e salas virtuais.

Se você gosta de um carteado e quer saber mais sobre este jogo, existe uma série de sites, fóruns e blogs que ensinam as regras e os macetes, onde você pode jogar com parceiros do mundo todo e até participar de competições. Mas se você é do tipo que gosta de estar perto, ver e tocar os amigos, o pôquer também pode ser um ótimo pretexto para reuni-los em casa, numa sessão de disputa amistosa, para treinar a mente, celebrar a boa amizade e curtir o jogo em sua plenitude, pois a leitura corporal é fundamental no sensível universo do pôquer.

Como funciona

No Texas Hold'em, cada jogador recebe duas cartas fechadas, ou seja, que os demais não conseguem ver. Na sequência, são abertas cinco cartas na mesa. São cartas da comunidade, que todos os jogadores podem usar para fazer uma mão de pôquer de cinco cartas. Mas para usá-las é preciso pagar um preço, decidido conforme as apostas dos jogadores. O objetivo do jogador é formar a melhor mão de pôquer de cinco cartas, sendo que quem faz o jogo mais alto ganha as apostas daquela rodada. Veja, a seguir, quais as combinações de cartas válidas no pôquer e como elas decidem a mão vencedora.

Ranking de Mãos em ordem crescente

High Card
Quando não há nenhuma combinação, para efeito de desempate, ganha quem tiver a maior carta.

Par
Par de cartas. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que possuir o par mais alto vence, caso os pares sejam iguais, aquele que possuir a carta de maior valor fora do par, ganha. Essa carta de desempate é chamada de Kicker.

2 Pares
Dois pares de cartas. Se mais de um jogador tiver o mesmo par, o que possuir o segundo par com cartas maiores ganha. Se os dois pares forem iguais, a 5ª carta (Kicker) de maior valor determina o vencedor.

Trinca
Três cartas de mesmo valor. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que fizer a trinca com cartas maiores ganha.

Straight
Sequência de cinco cartas de naipes variados. O Ás pode ser a carta alta ao lado do Rei (Ex.: 10, J, Q, K e A) ou a carta baixa ao lado do Dois (Ex.: A, 2, 3, 4 e 5), mas não as duas ao mesmo tempo. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que fizer com cartas maiores ganha.

Flush
Cinco cartas do mesmo naipe que não estão em sequência. Se as cartas estiverem em sequência, temos um Straight Flush. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que possuir a carta de maior valor ganha.

Full House
Um par mais uma trinca de cartas. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que fizer a trinca com cartas maiores ganha.

Four (Quadra)
Quatro cartas iguais. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que fizer combinações com cartas maiores ganha.

Straight Flush
Sequência de cinco cartas de um mesmo naipe. Se mais de um jogador fizer este jogo, o que possuir a carta de maior valor ganha.

Royal Flush
As cinco cartas de maior valor do mesmo naipe. Um Royal Flush é simplesmente um Straight Flush que tem um Ás como Carta Alta. É a mão mais forte do pôquer, e não pode ser batida.

Para saber mais:
www.universidadedopoker.com
www.pokerstars.com/br

Fotos: Heloisa Mezzalira

Lama Padma Samten,
educando para a paz

Quando, no final dos anos 80, líderes budistas expulsos do Tibete pelo domínio da China comunista começaram a aportar no Brasil, o gaúcho Alfredo Aveline, estava pronto para recebê-los. Alguns anos antes, já havia se lançado ao estudo e à prática das tradições religiosas, através da meditação, da tradução de sutras e textos básicos do budismo e de outras linhas do pensamento oriental. Em 1993, conheceu Chagdud Tulku Riponche, o lama tibetano que construiu o templo de Três Coroas, no Rio Grande do Sul, sede brasileira do monastério tibetano Chagdud Gonpa, fundado em 1131 e um dos poucos que sobreviveram à invasão da China comunista. Foi neste templo brasileiro que, em 14 de dezembro de 1996, Rinpoche conferiu a Aveline o status de lama, um misto de sacerdote, líder e mestre espiritual.

Com a ordenação, o reconhecido pesquisador e professor do Departamento de Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), mestre em física quântica e defensor das causas ambientais, deu lugar ao lama Padma Samten. Desde então, vem difundindo os ensinamentos de Buda Gautama em todo o Brasil, através de retiros, palestras, conferências e livros. Os títulos A Jóia dos Desejos, Meditando a Vida, O Lama e o Economista, Relações & Conflitos, Mandala do Lótus e A Roda da Vida são referências não só para os praticantes do budismo, como também para as pessoas que buscam orientação para melhor lidar com as dificuldades da vida, profissionais, executivos e acadêmicos que querem atuar a partir de uma interface com a espiritualidade. Além destas atividades, o lama também dirige o CEBB (Centro de Estudos Budistas Bodisatva), fundado em 1986 e, atualmente, com ramificações em todo o Brasil, no Uruguai e no Canadá.
Através do Instituto Caminho do Meio, uma OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) constituída para dar suporte à cultura da paz, o lama também vem implementando um de seus projetos mais almejados: a Escola Caminho do Meio, uma proposta de educação inovadora, que atende crianças da comunidade budista e das comunidades vizinhas. A escola funciona no CEBB Caminho do Meio, nome herdado da localidade onde está situado, entre os municípios de Viamão e Alvorada, na periferia de Porto Alegre. E foi ali, neste pequeno sítio de nome sugestivo, onde se treina a paz em meio à turbulência urbana, entre ruas batizadas Compaixão, Alegria, Generosidade, que o lama recebeu a VolareClub, para contar um pouco da sua história e seus projetos, discorrer sobre o budismo e sua tarefa de construir a paz. Confira!

VolareClub: Como aconteceu o seu despertar para a espiritualidade? Houve alguma influência da família?

Lama: Foi um movimento intuitivo. Eu era um adolescente olhando para as coisas. Não havia nenhum traço de espiritualidade em casa, mas meu pai e minha mãe tinham interesse em oferecer tudo o que gente pudesse ler. Eu e meus irmãos tínhamos enciclopédias e textos interessantes sempre disponíveis, e nós não éramos forçados em nenhuma direção, o que havia era uma liberdade de pensamento. Me interessei logo pela ciência e pela espiritualidade. Comecei a ler tudo o que encontrava sobre isso, porque me parecia muito profundo, misterioso e poderoso, e aí, comecei a praticar o yoga. Então, eu não tive uma aproximação devocional convencional com a espiritualidade, foi pelo estudo, pelo yoga.

VolareClub: Como você chegou ao budismo?

Lama: No início dos anos 80, conheci uns praticantes do soto zen, e comecei a meditar com eles, a estudar e traduzir os textos tradicionais budistas. Em 1982, eu me afastei da universidade, para poder me dedicar mais a isso, e fundei uma comunidade, o Grupo comunitário Rodeio Bonito, numa terra próxima a Três Coroas. Minha atividade principal ali era estudar, meditar e traduzir. Fazia isso e cuidava dos meus filhos pequenos. Depois voltei a dar aulas na UFRGS, mas em tempo parcial, e voltei a Porto Alegre com muitas coisas traduzidas, então fundei o centro de estudos budistas, porque eu queria compartilhar aquilo tudo. A partir daí, começamos a ter práticas diárias. Nos reuníamos às 4h30, estudávamos uma hora e pouco, meditávamos e depois íamos trabalhar. Meu primeiro mestre foi um mestre itinerante do soto zen. Demoramos muitos anos a nos encontrar, porque naquela época não tinha mestre em lugar nenhum, os tibetanos não estavam viajando para o Ocidente ainda. Eles começaram a aparecer no final dos anos 80, e eu acompanhei a chegada deles, até que em 1993 eu tive o encontro com o meu mestre, Chagdud Tulku Rinpoche, que me ordenou lama em 1996. Eu tive essa benção extraordinária. Eu talvez não tenha compreendido ainda totalmente a extensão disso.

VolareClub: Você foi uma espécie de tradutor do budismo tibetano, então, aqui no Brasil?

Lama: Eu tenho essa sensação, de que minha função é essa, mais de um tradutor, um facilitador, alguém que ajuda as pessoas a compreender a riqueza desta cultura, não só do budismo tibetano, mas das diferentes linhagens e abordagens que o budismo apresenta, para que elas consigam, de algum modo, fazer surgir esse budismo contemporâneo, que vai responder às questões da atualidade, porque o budismo não é algo que vem pronto totalmente. Ele vem num nível sutil, mas no nível temporal de manifestação, ele se adapta às culturas e se organiza em diferentes regiões e nacionalidades de uma forma autônoma, com ensinamentos e ênfases um pouco diferentes. Há um núcleo comum, mas com algumas aptidões particulares, pelo próprio encontro cultural com as regiões onde se manifesta. O ponto central do budismo é beneficiar as pessoas onde elas estão.

VolareClub: Sua caminhada espiritual não lhe impediu de trabalhar, ter mais de um casamento e cinco filhos, fundar uma comunidade alternativa e defender o meio ambiente. Essa inserção na vida mundana é uma característica do budismo ou do lama brasileiro?

Lama: Essa é uma feição mais ocidental. Aqui os alunos são todos leigos, enquanto no Oriente, os alunos, por um tempo, são alunos monásticos. Agora, a linhagem Ningma, que é a linhagem a qual pertenço, é um pouco assim também, porque ela surgiu da junção de um monge, um yogue e um leigo, o imperador do Tibete. Eles fundaram o budismo tibetano. Mais adiante surgiram outras linhagens, e esse budismo ficou sendo conhecido como budismo antigo, até que um imperador posterior decidiu restituir o bongo, a religião antiga do Tibete, e proscreveu o budismo. Então os monges foram obrigados a voltar para o mundo, constituíram família, se transformaram em senhores de terra, formando em volta deles uma estrutura de pessoas, como uma comunidade. Isso dá uma face para o budismo tibetano, onde os lamas não são apenas monges, mas líderes grupais, sociais. Isso é uma característica especialmente Ningma. O Chagdud Rinpoche era isso, ele veio para o Brasil e montou uma comunidade Ningma, em Três Coroas, com muitas famílias. Eles são maiores do que nós, eles têm 45 hectares, e nós aqui, 12 hectares. A quantidade de famílias não difere muito entre as duas, em torno de 60, mas eles têm mais reservas, mais bosques.

VolareClub: Então pode-se dizer que entre o Aveline, o líder das causas ambientais do final dos anos 70, início dos anos 80, e o lama Padma Samten de hoje não existe uma ruptura, mas uma continuidade...

Lama: O que houve foi uma transição do aspecto externo para o interno. Se queremos alguma transformação externa, precisamos de uma transformação interna, essencialmente isso. Me dei conta que a questão ambiental e ecológica necessitava de uma transformação interna. Eu vivia uma dicotomia: uma visão espiritual, em faixa três, e uma necessidade de agir no mundo, em faixa dois. Então cruzei para a faixa três em ação social, e isso foi o início da comunidade Caminho do Meio. Me dei conta que a transformação ecológica e a transformação do mundo precisava de núcleos onde a transformação da consciência já estivesse em marcha. Então, há uma continuidade. Estamos aqui, hoje, construindo este tecido social que veio a partir de um trabalho de transformação interna, e que se estabelece como um embrião de terra pura, que acolhe outras pessoas, e onde vamos transformando as relações e as tecnologias.

VolareClub: Faixa dois, faixa três, terra pura. Que conceitos são esses?

Lama: Terra pura é um conceito budista, orienta a Escola Caminho do Meio e penetra as várias ações dos CEBBs. Refere-se a um ambiente que é físico e material, mas também é mental e emocional, onde podemos manifestar de forma mais natural as melhores qualidades do nosso coração. É uma visão que nos impulsiona a constituir um mundo melhor, está voltada a promover a vida humana preciosa e as boas conexões emocionais, que transformam nossa vida em uma vida melhor. Dentro dessa perspectiva, a nossa vida se transforma, ficando mais disponível para o caminho espiritual. Já, operação em faixa um, dois e três são expressões que venho usando nas palestras e aulas, que se referem à maneira como os indivíduos funcionam no mundo. Faixa um é quando nós respondemos de forma automatizada a tudo que acontece. Quem opera em faixa um não tem nenhum pensamento a respeito das coisas, simplesmente se move, seguindo um impulso que brota dos cinco sentidos. Na faixa dois, as pessoas têm uma compreensão da causalidade e uma visão estratégica, mas essa visão estratégica se dá por dentro de realidades limitadas, como se fossem bolhas de realidade – o trabalho, a família, visões locais de cultura, etc. Nesta faixa, as pessoas treinam, avançam, têm a sensação de um real progresso, mas toda essa sensação se dá dentro de bolhas de realidade. A faixa 3 vai além da causalidade, ela traz a compreensão da inseparatividade do mundo interno e externo, que vai permitir a visão de terra pura. É um método de olhar as coisas internas e externas. Em faixa três, quando olhamos alguma coisa, não só vemos aquilo, como vemos que a nossa mente responde àquilo de um certo modo, e não de outro, percebemos que a mente pode responder de várias formas, e que é possível escolher o modo como nossa mente vai responder. Em faixa três, temos familiaridade com nosso mundo interno, e isso nos permite direcionar a nossa ação.

VolareClub: E o lama opera em qual faixa?

Lama: Todos nós operamos as três, mas o centro da minha operação é a faixa três. Quando opero em faixa dois, com os assuntos de administração, por exemplo, opero em faixa dois, mas inspirado pela três. Opero em três e quatro, porque a quatro é o aspecto da inspiração, então o centro é faixa quatro, é onde aparece a energia, o foco e o impulso de ação, a intenção iluminada, a sabedoria primordial, tudo isso é faixa quatro.

VolareClub: Como a espiritualidade, de um modo geral, e o budismo, em particular, podem ajudar as pessoas e o mundo?

Lama: A espiritualidade funde este mundo interno onírico com o mundo externo, ela opera com outras realidades que se refletem sobre a nossa, como se fossem outras inteligências que atuam em planos que nós não vemos e atuam sobre nós. É como as coisas do planeta Terra, por exemplo, elas não dizem respeito só ao planeta Terra, porque a vida aqui depende do Sol. O nosso mundo interno, da mesma forma, também é sustentado por outras regiões sutis que emanam e trazem, por exemplo, a compaixão. Quando começamos a olhar o mundo interno, descobrimos que existem centros de radiação positiva, que nos energiza. A espiritualidade nos permite compreender essas forças amplas. As pessoas estão imaginando que a história é feita pelas guerras, mas a história é feita de compaixão, compaixão é o que há de permanente. O budismo e todas as tradições contemplativas observam o nosso mundo interno, que é muito profundo, muito sutil, e que termina comandando o que nós vemos. Essas tradições olham como a nossa mente opera, onde os obstáculos e as visões limitadas surgem, de modo que possam ser percebidas e trabalhadas. O budismo atua neste ponto, ele ajuda a perceber e remover os obstáculos internos, o que pode nos ajudar em vários campos, desde as questões ambientais, tecnológicas, a psicologia, ciência, arquitetura, nas formas de viver.

VolareClub: Para onde caminha a nossa sociedade?

Lama: Estamos no meio de mudanças muito importantes. Hoje, buscamos a nossa felicidade comprando coisas o tempo todo, mas este modelo está chegando ao fim. Estamos percebendo que mesmo tendo todas as máquinas, em seis meses elas estão ultrapassadas, e já não produzem a felicidade, de modo que começamos a caminhar em direção ao equilíbrio, cuidando da saúde e do mundo interno. Quando nós descobrirmos essa área de um modo mais profundo, vamos viver de forma mais simples, vamos considerar que o nosso tempo é mais importante do que ganharmos os recursos para gerar uma felicidade fugidia. Acho que a organização humana também vai mudar, que vamos ter os ideais ecológicos dos anos 60 e 70 se tornando possíveis, já reformatados para uma nova visão, mas, essencialmente, uma visão em que a harmonia é possível, a felicidade é possível, onde o mundo interno conta.

VolareClub: Se essa mudança passa pela transformação interna de cada ser, que dicas o lama pode dar àqueles que já se sentem inclinados a essa mudança?

Lama: Qualquer pessoa, em qualquer lugar, mesmo sem mudar nada, no lugar em que está, pode olhar para os outros e pensar: que ele seja feliz, supere o sofrimento, encontre as causas da felicidade e supere as causas do sofrimento. A gente pode começar pelos filhos. Normalmente, olhamos para eles com o desejo de que sejam vitoriosos, os melhores, de acordo com o mundo competitivo, quando deveríamos ter esse olhar mais profundo de felicidade em relação a eles e a todo mundo. Quando formos capazes de olhar para o próprio chefe, a sogra, a ex-esposa, o irmão brigado e dizer: que eles sejam felizes, superem o sofrimento... aí nossa vida começa a melhorar, porque os nossos olhos começaram a melhorar. Quando se olha de forma positiva para as pessoas, nós vamos nos desarmando e nos curando, porque a origem das doenças está profundamente ligada ao nosso olhar. Experimente olhar para alguém de forma negativa e veja como você se sente, você se sente mal. Agora, comece a olhar de forma negativa para todo mundo, você se sente péssimo, aí é natural que as pessoas se suicidem ou entrem em depressão, porque estão olhando de forma negativa para tudo.

VolareClub: A meditação ajuda a mudar esse olhar, esse foco?

Lama: A meditação ajuda, porque quando a gente senta em silêncio não há nada além do silêncio em si, nada de especial, de extraordinário. Então, quando sentamos desse modo, descobrimos que podemos gerar uma energia que não precisa ter uma razão para existir, é uma energia própria. Quando a gente entende que essa energia própria existe sem estar na dependência de algum objeto, de alguma circunstância ou de uma ocorrência externa, a gente começa a se libertar da necessidade de estar sempre mendigando situações ou ajeitando situações para que nossa felicidade aconteça. Quando estamos em meditação, podemos ver que essa felicidade é natural, que a nossa energia pode brotar sem precisar ter uma razão. Então existem dois tipos de felicidade: a felicidade causal, onde estou sempre na dependência de alguma coisa, e a felicidade não casual, que a gente também pode chamar de primordial, que é natural. Mais adiante, dentro da visão espiritual, a gente vai se perguntar: mas essa felicidade vem da onde? A espiritualidade começa com essa pergunta. Qual é a fonte disso, a fonte da minha lucidez, do meu bem-estar verdadeiro, da minha capacidade de ajudar as outras pessoas, da minha capacidade de manter uma visão ampla, da onde isso vem? A espiritualidade é que vai responder isso nas diferentes tradições, não apenas no budismo, mas nas diferentes tradições.

VolareClub: A Escola Caminho do Meio tem no budismo sua fonte de inspiração. Qual é a particularidade desta escola?

Lama: Uma escola prepara crianças ou pessoas para se inserirem na sociedade onde vivem. Então, quando falamos na Escola Caminho do Meio, temos que começar por aí: estamos desenvolvendo as habilidades das crianças para que elas possam atuar em que tipo de sociedade, em qual contexto? No caso da nossa escola, o contexto é aquilo que chamamos de terra pura, onde os referenciais internos estão presentes, envolvendo as famílias, a escola, seus colaboradores e mantenedores numa só rede de relações positivas. Nós fazemos 25 anos de escolarização e não encontramos o tema da felicidade, nós terminamos toda nossa etapa de escola nos vários níveis, até pós-doutoramento, sem desenvolver qualquer habilidade nesse sentido. Na visão globalizada, o ponto central de todo sistema de educação é desenvolver meios causais, como transformar uma coisa em outra para benefício de projetos e visões estratégicas limitadas, passamos a olhar o mundo como se ele fosse instrumento da nossa visão estratégica. Já, a visão de terra pura tem a mobilização do mundo interno e a descrição das causas da felicidade como foco. A escola existe há quatro anos como educação infantil, sendo que este ano incorporou também o primeiro ano do Ensino Fundamental, acolhendo crianças da comunidade Caminho do Meio e das comunidades vizinhas. É uma escola inclusiva e gratuita, que se mantém inteiramente por meio de doações de amigos e simpatizantes de todo o Brasil.

Por Heloisa Mezzalira

A bondade é uma capacidade de ir além da própria identidade e olhar os outros seres a partir da perspectiva deles mesmos. É uma prática de transcendência ativa.

Volare mostra novidades para os setores de Agronegócios, Turismo e Segurança Pública

A **World Travel Market Latin America**, realizada entre 23 a 25 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo, é a maior feira de turismo da América Latina, com representação de mais de 50 países. E para prestigiar a grandiosidade deste evento, a Volare levou ao público presente o seu DW9 Limousine, uma das excelentes opções da marca para quem opera com grandes grupos de passageiros, configurado com as melhores opções de acabamentos e acessórios.
O modelo exposto tinha 32 lugares e poltronas super especiais, do tipo Executivo Soft semileito, revestidas em couro e com apoio para a cabeça em espuma viscoelástica, material capaz de se adaptar à estrutura e à altura do passageiro, acomodando-o com o máximo de conforto. Além das diversas configurações de opcionais, o DW9 Limousine também oferece um amplo espaço para bagagem no porta-pacotes e no bagageiro, acabamento interno com material que imita a madeira, especialmente no piso e no painel de instrumentos, iluminação indireta, feita por LEDs, em toda a extensão do salão de passageiros e o novo sistema de ar-condicionado "dutado", que melhora o direcionamento do fluxo de ar. Este aparelho possui saídas individuais localizadas no porta-focos, onde o passageiro pode controlar também o sistema de som, que tem plug de fone de ouvido com três canais e controle de volume.

Já, na **LAAD 2013, Feira Internacional de Segurança Pública e Corporativa**, realizada de 9 a 12 de abril, no Riocentro, no Rio de Janeiro, a marca exibiu o seu potencial para desenvolver produtos que atendam as necessidades do cliente, através do Volare Fire, primeiro veículo da marca desenvolvido para o combate a incêndios.

Projetado dentro de um novo conceito de veículo para combate a incêndios, o **Volare Fire** possui diversas inovações tecnológicas que proporcionam ganhos de rapidez e praticidade aos bombeiros. O modelo transporta até cinco bombeiros e reúne todos os equipamentos necessários para qualquer atendimento, como resgate em altura, aquático, aéreo, locais confinados e pessoas presas em ferragens. O objetivo é proporcionar socorro rápido e diferenciado, contenção e combate a incêndios com água e espuma, até a chegada de um veículo de maior porte. O modelo também pode ser usado no combate a incêndio por grandes empresas, em função de seu baixo custo em relação a veículos de maior porte.

Deslocamento rápido é também uma das principais vantagens do **Volare Ambulância**, da mesma forma, apresentado na feira, e desenvolvido dentro de avançados conceitos ergonômicos, para fazer remoções de emergência, com todo o conforto para o paciente e amplo espaço para circulação de médicos e enfermeiros. O veículo tem configuração especial para abrigar equipamentos e instrumentos médicos, piso antiderrapante, impermeabilizante e antibactericida, próprio para uso hospitalar, ampla porta traseira bipartida, que facilita a entrada dos pacientes, ventilador e exaustor no teto, farol de embarque na traseira, sinalizador rotativo, além de dois sinalizadores nas laterais e dois na traseira.

O atendimento na LAAD 2013 foi todo realizado no **Volare Business**, uma unidade móvel especialmente desenvolvida para ser utilizada em feiras e eventos da marca.

Na **Agrishow 2013**, que aconteceu entre os dias 29 de abril e 3 de maio, em Ribeirão Preto, São Paulo, o destaque foi para os modelos fora-de-estrada, como o Volare Rural e o Volare 4x4. O **Volare Rural**, desenvolvido especialmente para o setor agrícola, é indicado para o fretamento em zonas rurais. Ele possui suspensão reforçada, maior altura em relação ao solo e maiores ângulos de entrada e saída, que proporcionam maior facilidade para vencer os obstáculos das estradas de terra e locais de difícil acesso. Em relação à capacidade, transporta 29 passageiros, além de auxiliar e motorista, todos sentados com conforto em poltronas reclináveis. Já, o **Volare 4x4** foi desenvolvido para trafegar em locais de difícil acesso, alagados, sem pavimentação e, muitas vezes, até sem estradas, podendo ser configurado para diversas aplicações, do turismo de aventura ao transporte de mineradoras.

Apoio ao turismo sustentável

Consciente do potencial turístico das belezas naturais do Brasil e da importância da promoção de ações ambientalmente responsáveis nesta área, a Volare levou o seu apoio ao **Ambientur, Simpósio Nacional sobre Gestão Ambiental de Empreendimentos Turísticos**, promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental em conjunto com a Universidade de Caxias do Sul. O evento, realizado de 24 a 26 de abril, em Bento Gonçalves/RS, reuniu empresários, profissionais, gestores públicos, professores, pesquisadores e estudantes das áreas do turismo e do meio ambiente, com o objetivo de discutir a gestão ambiental de empreendimentos turísticos, incentivando a implantação de práticas sustentáveis que gerem visibilidade e rentabilidade. O tema transporte também fez parte das discussões, através do painel "Transporte de turista e sua sustentabilidade", onde foram abordados cases com referências à mobilidade e ao potencial turístico das hidrovias do Rio Grande do Sul.

Volare doa veículo para associação de produtoras de orgânicos

Com o Volare W6, a AMA (Associação das Mulheres Agroecológicas) supera uma de suas maiores dificuldades: transportar a produção até o público consumidor.

"A gente tinha parado de fazer feira, porque não tinha como levar os produtos. Agora, vamos fazer cinco feiras por semana. Estamos muito felizes e agradecidas com este presente", diz a líder da AMA Maria Ileide Teixeira. Além de transportar os produtos in natura, os quitutes e o artesanato produzidos pelas mulheres da associação, o Volare também vai servir como ponto de venda. A doação da Volare chegou em maio, depois de várias campanhas do grupo para conseguir um veículo através de financiamentos e colaborações solidárias. "A gente acreditou no nosso trabalho e a gente acabou conseguindo. Com esse presente, vamos poder aumentar a nossa produção e colocar mais alimento saudável na mesa das pessoas. Vamos multiplicar", diz a entusiasmada dona Ileide, hoje proprietária da terra que, assim como as outras mulheres da associação, conquistou com a força de seus sonhos, com fé e persistência.

As mulheres da AMA fazem parte de um assentamento rural em Mogi Mirim, interior de São Paulo, que abriga mais de 100 famílias. A ocupação das terras aconteceu em 1997, mas a divisão e doação dos lotes só aconteceu no ano 2000. Durante estes três anos, elas organizaram creche, escola, lutaram pela estrada que dá acesso às terras, estruturaram uma cozinha comunitária, fizeram uma formação em agroecologia e processamento de alimentos, e vislumbraram na produção de subsistência a possibilidade de uma renda complementar. "A gente fazia cestas com produtos orgânicos e vendia na Unicamp e outras feiras de economia solidária, mas faltava um veículo para participar de outras feiras", conta. A produção agroecológica do grupo, hoje, tem marca - Marias da Terra, e envolve três segmentos: frutas, legumes e hortaliças in natura, geleias e outros produtos comestíveis inovadores, como chips e brigadeiro de mandioca; bonecas, tapetes, descanso de panelas e outras peças artesanais feitas de palha de milho e folha de bananeira.

Via Exclusiva

Express Danjul: vencendo as rotas do Peru com “El Guerrero” e “Los Gemelos”

O Guerreiro e Os Gêmeos são os apelidos atribuídos pela equipe da empresa aos seus três veículos Volare, que percorrem a difícil geografia do país, transportando turistas com qualidade, conforto e segurança.

“Quando começamos, em 2006, tínhamos um ônibus de 43 assentos. Mas logo no primeiro ano, nos demos conta que o mercado exigia veículos de menor capacidade, e foi por isso, e também pelo prestígio da marca, que, em 2008, adquirimos nosso primeiro Volare, com capacidade para 28 passageiros”, conta Rita Segura Gonzales, sócia e administradora da Express Danjul.
“Os resultados foram muito bons, porque além de confortável, o veículo se revelou forte, seguro e prático para todo tipo de terreno, tanto assim que o batizamos de El Guerrero”, diz. Em 2011, chegaram “Los Gemelos”, com 32 assentos, para atender serviços que exigiam mais poltronas.
“O Volare é um veículo que dá absoluta garantia a uma operadora de transporte e suas características são ressaltadas no momento em que nós vendemos os nossos serviços ao cliente. Podemos considerar a Volare um parceiro estratégico”, avalia a administradora. Este foco na qualidade, segurança e conforto, que caracteriza os serviços da Danjul se complementa com uma política de manutenção da frota rigorosa, realizada na concessionária autorizada e sempre com peças originais. E tem origem na própria fundação da empresa, que nasceu para prestar um serviço de excelência, num mercado onde predominava a informalidade.
A iniciativa partiu de Julia González Quispe de Segura, Rita Esperanza, Mercedes Rosa, Daniel y Cesar Augusto Segura González, que já vinham de uma trajetória de mais de 15 anos de atuação em uma grande empresa do transporte urbano de Lima.
“Vivíamos um momento de consolidação da economia nacional, de maior poder aquisitivo da população, que permitia às pessoas viajar. O governo estava incentivando o desenvolvimento do turismo, e havia disponibilidade financeira para a aquisição da frota. De outro lado, eram poucas empresas atuando no setor com um serviço de qualidade. Foi neste contexto que decidimos fundar a Danjul”, relata a empreendedora.
Enraizada em seus princípios, a Danjul, hoje, é uma empresa sólida, que atua num mercado onde já não predomina a informalidade - 90% das empresas são registradas junto aos órgãos competentes e atuam sob a fiscalização da Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). Mas nem por isso, um mercado livre de ameaças. “A queda de barreira para o ingresso no serviço de transporte turístico propiciou o surgimento de novas empresas, e o mercado caminha para a saturação. Enfrentamos ainda uma competição desleal por parte das empresas de transporte interprovincial, que, de forma encoberta, prestam serviços nos segmentos de turismo e de grupos a baixo custo. E por fim, o próprio perfil de alguns clientes, que muitas vezes priorizam o preço em detrimento da qualidade e da segurança”, avalia a administradora.
A Danjul opera em todo território do Peru, com uma frota de 11 veículos, nos segmentos do turismo e do transporte de trabalhadores, embora o turismo interno seja seu carro-chefe.
“Noventa por cento dos nossos clientes finais são peruanos que viajam pelo interior do país”, informa Rita. A Expresso Danjul presta este serviço através de operadores de turismo interno, escolas, universidades, instituições públicas, empresas privadas e pessoas físicas, e como tem licença para operar em todo o país, leva grupos a todos os departamentos (estados), de Tumbes a Tacna, Junín, Ancash, Cajamarca, Amazonas, Arequipa, Puno, Cuzco, entre outros. No fretamento, transporta cerca 500 trabalhadores por dia.

Express Danjul, cliente da Epysa, concessionária Volare no Peru

Rita Segura Gonzales, sócia e administradora da Express Danjul, uma empresa que desde 2006 vem qualificando o transporte de turistas e trabalhadores no Peru

Segurança e qualidade de atendimento são os pilares da Locavel, afirmam os sócios Nildo Pedrosa (esq), Abdoral Gomes e Danilo Ricardo

Locavel: disponibilizando veículos para o progresso do Brasil

Com uma frota altamente diversificada, que soma quase três mil veículos, a empresa oferece soluções completas na locação de veículos, equipamentos, transporte de bens e pessoas.

Presente em oito estados brasileiros - Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, a Locavel é uma das poucas empresas que oferecem frotas completas aos seus clientes, com e sem operadores, administrando não só as demandas de cada cliente, como também a manutenção dos veículos e equipamentos, avarias e acidentes que possam vir a ocorrer com os mesmos. Sua área de atuação envolve mais de dez segmentos de mercado, com destaque para a área petrolífera, construtoras focadas em infraestrutura, órgãos públicos vinculados ao tráfego e à defesa social. São veículos e equipamentos apropriados para todo tipo de carga, de produtos perigosos a granéis líquidos, e para o transporte de pessoas, setor este que atualmente responde por 25% do faturamento da empresa.
Entre seus 2.690 veículos, se encontram desde o mais simples automóvel até complexos equipamentos especiais como guindastes, passando por camionetes, caminhões, ônibus rodoviários e urbanos, utilitários, ambulâncias, viaturas policiais e outros. A frota Volare é composta por 130 unidades dos modelos V8, V6, W8 e W9, e atende construtoras, fazendo o transporte de pessoal em todas fases da obra. “Utilizamos o Volare em obras que envolvem longos trechos. É um veículo versátil, estreito, curto e com boa capacidade de passageiros, além de baixo custo de manutenção”, diz o diretor comercial da Locavel Nildo Pedrosa.
A estrutura da empresa envolve ainda oficinas próprias para a manutenção desta frota e um quadro de cerca de 300 funcionários, com motoristas, médicos e técnicos de segurança do trabalho, continuamente treinados e reciclados, para atender as mais modernas exigências técnicas de segurança em transportes. “Procuramos manter os melhores níveis de segurança e qualidade no atendimento aos nossos clientes. O sucesso do nosso grupo empresarial é a satisfação e o bem-estar dos nossos clientes. Esta é a nossa meta, o melhor servir, com segurança e qualidade”, afirma Pedrosa, que também é Conselheiro Nacional da Abla (Associação Brasileira de Locadores de Automóveis).
A frota da Locavel opera dentro das normas do Conoma e é renovada a cada dois anos. Todos os veículos também estão equipados com computadores de bordo e são monitorados por GPS. De seus motoristas, a Locavel exige experiência mínima de três anos. Uma vez contratados, passam por uma bateria completa de exames e por um treinamento inicial de 30 dias, com foco na condução de equipamentos, nas normas e procedimentos de segurança.

Locavel, cliente da Compacto Veículos, concessionária Volare de Recife, PE

Trans Pinho aposta no Volare W-L para o fretamento de trabalhadores

A possibilidade de transportar mais passageiros, com média de consumo de combustível por quilômetro rodado e manutenção reduzidas, motivou a empresa a renovar a frota com o mais recente lançamento da marca.

O Volare W-L acomoda 35 passageiros, mais o motorista e o auxiliar. "É a nossa aposta para 2013", afirma a sócia-proprietária Andreia Lima Pacheco. "Além do desempenho, é um carro mais leve, o novo design é interessante, inovador, e é um veículo que dá conforto ao passageiro", avalia Andreia, que hoje opera na parte administrativa da empresa, mas já abraçou o volante, junto com o marido e sócio João Batista Souza Pinho, nos primeiros anos da empresa. "Começamos em 1992, no transporte universitário. Atuamos também no turismo, com grupos fechados que nos procuram para diversos destinos interestaduais e estaduais. Mas o segmento onde atuamos com maior força, hoje, é o fretamento", diz.
A Trans Pinho atende grandes e sólidas empresas instaladas em Gravataí e Porto Alegre, transportando milhares de funcionários todos os dias. "São empresas que buscam o bem-estar de seus colaboradores, oferecendo o melhor no quesito transporte. Por isso, procuramos nos diferenciar com uma frota renovada, composta por veículos de alto padrão, bem como por uma equipe de profissionais qualificados em todas as áreas do nosso atendimento, dos serviços gerais aos motoristas", ressalta a administradora. Atualmente, a Trans Pinho opera com 55 funcionários e uma frota de 40 veículos, dos quais cinco são Volare. O primeiro foi um Volare W8, adquirido em 2004. "Estávamos iniciando no fretamento e precisavámos de um veículo novo, que fosse confortável, com baixo custo de manutenção e, ao mesmo tempo ágil, para atender diversos colaboradores e rotas durante o dia". Desde então, os veículos Volare têm suprido a demanda da Trans Pinho nos roteiros mais longos.

Trans Pinho, cliente da Metrobus, concessionária Volare de Porto Alegre, RS

Michelle Piovesana

João Batista e Andreia, proprietários da Trans Pinho, no momento em que o diretor da Metrobus Benjamin Bursztejn entregava as chaves da mais recente aquisição da empresa, o Volare W-L, que já está operando nas rotas de Gravataí e Porto Alegre, no RS